

# Bilag 1. Forundersøgelse af busfremkommelighedstiltag

## 1. Formål

Forundersøgelsen skal skabe et beslutningsgrundlag for, hvordan busfremkommelighedstiltag i de fem, kortlagte projektområder kan imødekomme mulige negative konsekvenserne for busserne ved hastighedsnedsættelsen for biler og samtidigt øge antallet af buspassagerer. Det sker gennem yderligere kvalificering af projektgrundlaget og anlægsøkonomi for de enkelte fremkommelighedstiltag. Desuden gennem trafikale analyser af effekter på busfremkommelighed i form af reduceret køretid, rettidighed, pålidelighed samt effekter for cykel- og biltrafik. Endelig skal projektet afdække effekter på parkering, vejtræer og byrum.

## 2. Tidsplan

I november 2024 blev Sweco valgt som rådgiver for projektet, og det er planen at undersøgelsen skal være afsluttet i september 2025. Foreløbig tidsplan er:



## 3. Baggrund

Forundersøgelsen af busfremkommelighed blev igangsat med beslutning i Økonomiudvalget om Kortlægning af busoptimeringer, 9. april 2024 (se bilag). Baggrunden for beslutningen er Københavns Kommunes beslutning om at sænke den tilladte hastighed på en lang række vej i København inden udgangen af 2025 (København Ned i Fart).

Af indstillingsteksten fremgår:

*Det godkendes, at der igangsættes en forundersøgelse af fremkommelighedstiltag for busserne på Frederiksborgvej, Svanemøllebroen, Amagerbrogade, Vigerslev Allé og Gl. Køge Landevej, jf. løsningsafsnittet.*

*Strækningerne anbefales på baggrund af kriterier som potentiel gevinst for busserne, anlægsøkonomi og sammenhæng med anden trafik.*

*Det estimeres, at tiltagene ved endelig etablering i alt vil koste 10-15 mio. kr. at etablere.*

Grundige undersøgelser af tiltagenes effekter i forhold til buspassagerer, busøkonomi, trafik, parkering, vejtræer og byrum skal være færdige ultimo 2025 og skal danne grundlag for efterfølgende projektering og anlæg af de busfremkommelighedstiltag, det besluttes at gå videre med. En reduktion af hastigheden på veje i København vil som udgangspunkt også medføre, at busserne kommer langsommere frem. Herved bliver busserne mindre attraktive at anvende for passagererne. Der er dog mange steder, hvor busserne i forvejen ikke kører den maksimalt tilladte hastighed, og herved ikke nødvendigvis påvirkes af en reduktion af den skilte hastighed med 10 km/t. Det er ved hjælp af trafikmodelberegninger fra Københavns Kommunes trafikmodel Compass, undersøgt, hvilke strækninger med mange busser, der reelt forventes at få reduceret hastigheden i myldretiden. Af disse har Økonomiudvalget besluttet, at der arbejdes videre med fremkommelighedstiltag følgende steder: Frederiksborgvej, Svanemøllebroen, Amagerbrogade, Vigerslev Allé og Gl. Køge Landevej - specifikt tiltagene 8, 9, 10, 12, 13, 14 og 15. Strækningerne anbefales på baggrund af kriterier som potentiel gevinst for busserne, anlægsøkonomi og sammenhæng med anden trafik. Anbefalingen sker på baggrund af dialog med Teknik- og Miljøforvaltningen og Movia.

#### 4. De syv tiltag til busfremkommelighed

Opgaven fokuserer på undersøgelser af syv busfremkommelighedstiltag i fem projektområder, som er identificeret i analysen *Busoptimering 2025 Fremkommelighedstiltag ifm. Busoptimering* (bilag 2). Disse er Frederiksborgvej, Svanemøllebroen, Amagerbrogade, Vigerslev Allé og Gl. Køge Landevej. Disse områder er identificeret som særligt påvirkede af hastighedsprojektet, og de syv tiltag er identificeret som havende lovende tidsgevinster per investeret 100.000 kr.

##### **Frederiksborgvej, tiltag 8**



Beskrivelse: Forlænge den eksisterende kombineret bus- og højresvingsbane i sydgående retning ved Frederiksborgvej/Grønnemose Alle. Der er to A-buslinjer og mange passagerer på strækningen (6A, 4A).

Strækningsslængde: 0,6 km

Trafikmængde: 12.300 årsdøgntrafik

Rejsetidsgevinst i spidstime: 0-5 sek., sydgående Anlægsoverslag: 750.000 kr. Ændret vejafmærkning.

### Frederiksborgvej, tiltag 9

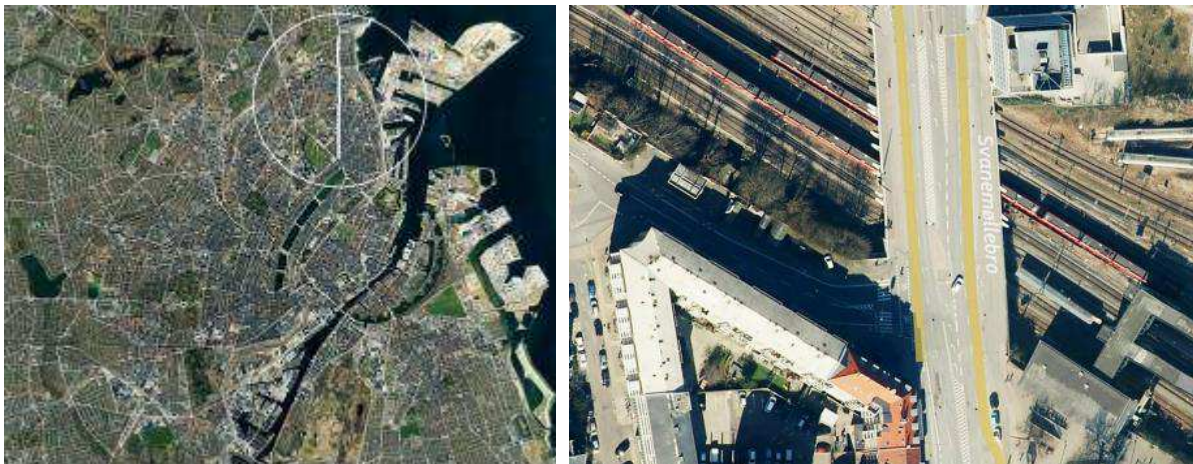


Beskrivelse: Etablering af kombineret cykel- og højresvingsbane frem mod kryds, Rådovdsvej. Etablering af ca. 20 m kombineret cykel- og højresvingsbane i sydgående retning op til krydset Rådovdsvej, hvormed fremkommeligheden for sydlig retning på Frederiksborgvej forbedres, udenom den højresvingende trafik.

Rejsetidsgevinst i spidstid: 10-15 sek., sydgående retning.

Anlægsoverslag: 800.000 kr. Brosten, jord, arbejde i vejkasse ved træfældning.

### Strandvejen/Østerbrogade, tiltag 10

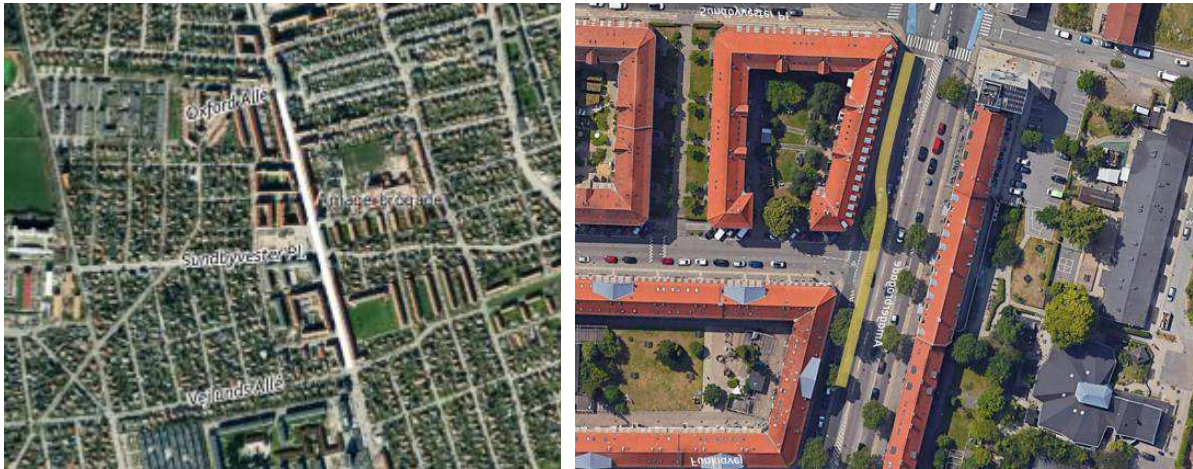


Beskrivelse: Etablering af busbaner i begge retninger på Svanemøllebro. Der er i dag to spor i hver retning på Svanemøllebro. Hvis det ene spor i hver retning inddrages, kan der etableres busbaner i stedet hen over broen. Ved signalreguleringen Svanemøllebro/Strandvænget i nordgående retning etableres kombineret højresvings- og busbane frem mod krydset.

Rejsetidsgevinst i spidstid: 10-15 sek. (nordlig retning), 15-20 (sydlig retning)

Anlægsoverslag: 2.100.000 kr. Vejafmærkning.

### Amagerbrogade, tiltag 12

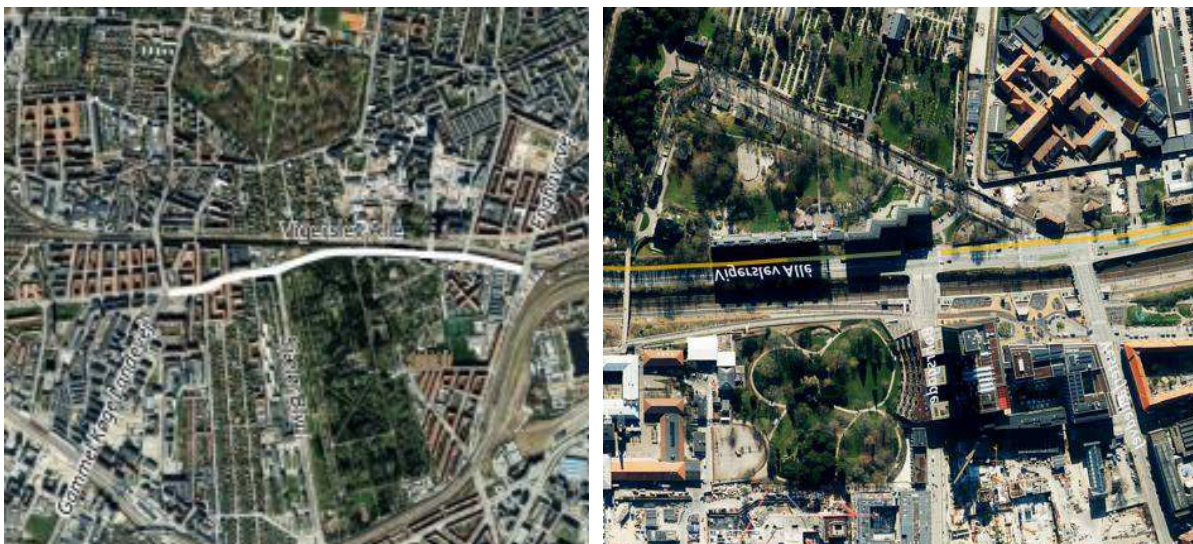


Beskrivelse: Etablering af busbane i sydgående retning nord for Sundbyvester Plads. Tiltaget vil forbedre rejsetiden i sydgående retning, men også betyde i nogle tilfælde, at busser, der vender på Sundbyvester Plads og kører tilbage i nordgående retning igen, ikke vil påbegynde deres rute med samme forsinkelse som i dag.

Rejsetidsgevinst i spidstimer: 5-10 sek. (sydlig retning).

Anlægsoverslag: 170.000 – 430.000 kr. Vejafmærkning.

### Vigerslev Alle, tiltag 13



Beskrivelse: Etablering busbaner i hver retning på den østlige del af Vigerslev Allé. Det er muligt i østgående retning at forlænge den eksisterende busbane frem mod Enghavevej plus busbane i vestgående retning fra Enghavevej og frem til den eksisterende busbane ved Vesterfælledvej (ca. 130 m) ved inddragelse af det ene spor.

Rejsetidsgevinst i spidstimer: 15-30 sek. begge retninger.

Anlægsoverslag: 1.500.000 kr. Vejafmærkning, trafikafvikling anlægsfasen.

### Vigerslev Alle, tiltag 14



Beskrivelse: Etablering busbaner i hver retning på den vestlige del af Vigerslev Allé. Det ene spor i vestgående retning kan inddrage det ene spor i takt med at vejprofilet åbner sig op efter passagen af Carlsbergviadukten. Busbanen trækkes frem til signalreguleringen ved Molbechsvej. I østgående retning kan den eksisterende busbane trækkes tilbage til signalreguleringen ved Sjælør Boulevard.

Rejsetidsgevinst i spidstimer: 5-15 sek. vestlig retning, 15-25 sek. østlig retning.

Anlægsoverslag: 1.500.000 kr. Vejafmærkning, trafikafvikling anlægsfasen.

### Gammel Køge Landevej, tiltag 16



Beskrivelse: Etablering af busbaner i hver retning på Gammel Køge Landevej. I nordgående retning kan busbanen starte efter stoppestedet ved Folehaven, ca. 550 m. og afsluttes ved stoppestedet ved Carl Jacobsens Vej. I sydgående retning kan busbanen blive ca. 700 fra stoppestedet ved Kirstens Walthers Vej og afsluttes lidt før højresvingsbanerne ifm. signalreguleringen ved Folehaven.

Rejsetidsgevinst i spidstimer: 60-90 sek. (nordlig retning), 50-80 (sydlig retning)

Anlægsoverslag: 2.700.000 kr. Vejafmærkning, trafikafvikling anlægsfasen.

## **5. Bilag**

Referat fra møde i Økonomiudvalget 9. april 2024: Beslutning om at der igangsættes en forundersøgelse af fremkommelighedstiltag [Kortlægning af busoptimeringer | Københavns Kommunes hjemmeside \(kk.dk\)](#)